EL MITO

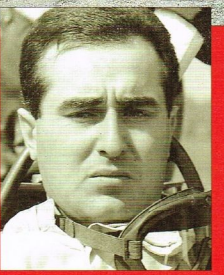
46

Ferrari

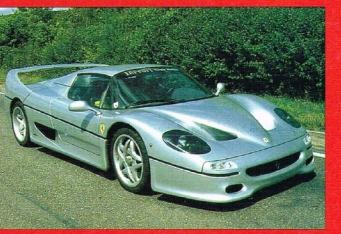
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

500 Mondial: éxitos en serie

250 GT Boano-Ellena: una obra maestra



Lorenzo Bandini, el mecánico volador



Todos los colores de las Ferrari actuales

9 789504 900344 10046 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 46

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montaniaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en junio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

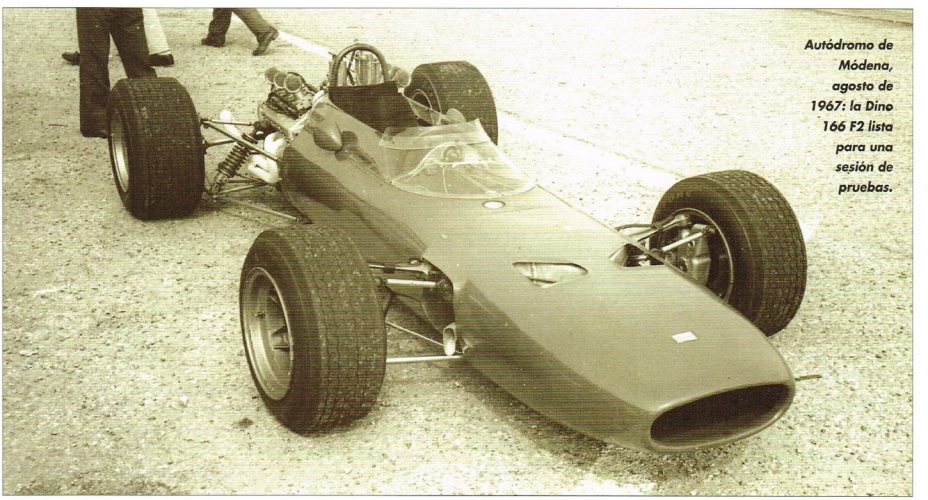
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA

Dino 166 F2, dedicada al hijo del Drake

1967: nace un nuevo vehículo de Fórmula 2 con el Cavallino sobre el capot. Estéticamente recuerda a la 312 de F1 del mismo año. Su motor 6 cilindros de 1,6 litros tiene 210 CV. Gana por primera vez con Tino Brambilla.



Autódromo de Módena, agosto de 1967: la Dino 166 F2 lista para una sesión de pruebas.

La decisión de fabricar las Fiat Dino Coupé y Spider, equipadas con un motor seis cilindros derivado de aquellos producidos en Maranello, le permitió a la Ferrari pensar nuevamente en una monoplaza de Fórmula 2, en 1967. Con el nacimiento de los autos Gran Turismo realizados por la Fiat, el motor Dino tuvo la difusión necesaria para ser empleado en una monoplaza de la fórmula menor. Así, la Ferrari decidió realizar un vehículo de Fórmula 2 que debutó en carrera el 9 de julio de 1967 en el circuito de Rouen, en Francia, de la mano de Jonathan Williams, un inglés nacido en El Cairo y residente en Italia.

EL DEBUT CON EL INGLES JONATHAN WILLIAMS

Se trataba de un piloto que con la Ferrari disputó, antes de dejarle el espacio a otros, también el Gran Premio de México de ese mismo año, clasificándose en el octavo lugar.

TIENE TRES VALVULAS POR CILINDRO

La Dino 166 de Fórmula 2 fue presentada oficialmente al comienzo de 1967. Estaba equipada con un motor seis cilindros Dino de 1596 centímetros cúbicos, caracterizado por la

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la versión 1968)

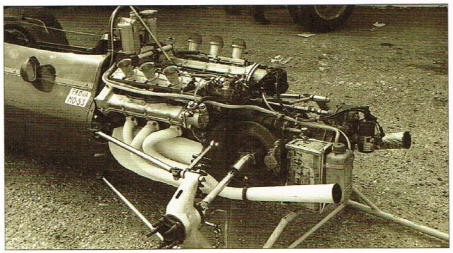
Motor: trasero longitudinal, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 86 x 45,8 (79,5 x 53,5) mm, cilindrada 1596,25 (1593,4) cm³, compresión 11:1

Distribución:	3 (4) válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	210 (225) CV a 10 500 (10 600) rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero revestido de paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	de 13 pulgadas, Firestone
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Ejes:	del. 1,405 m, tras. 1,425 m
Paso:	2,220 m
Capacidad tanque:	100 (120) litros
Peso:	425 kilos

distribución con tres válvulas por cilindro, comandadas por dos árboles de levas a la cabeza. El diámetro de cada pistón era de 86 mm, con una carrera de 45,8 mm y una relación de compresión de 11:1. La alimentación era por inyección indirecta Lucas. La caja de cinco marchas de la monoplaza era la misma de los modelos Dino utilizados por la Ferrari en la categoría Sport.

Como las monoplazas más grandes de Fórmula 1, la Dino 166 estaba dotada de un chasis de estructura mixta, con la habitual jaula de caños revestida con paneles de aluminio. El paso era relativamente corto, 2200 mm, con los ejes delantero y trasero de 1405 y 1425 mm respectivamente. Las suspensiones eran independientes con cuadriláteros deformables. Los amortiguadores delanteros estaban ubicados en el interior de la carrocería, según una técnica introducida por la Ferrari con la 158 "Aero" de 1964. Los frenos eran a disco en las cuatro ruedas. Estéticamente, la 166 de Fórmula 2 recordaba la 312 de Fórmula 1 del mismo año, con una trompa similar hasta en la forma triangular de las salidas de aire superiores.

El ejemplar que debutó en carrera en Rouen era levemente distinto de aquel presentado a comienzo de año, especialmente en los componentes mecánicos. La disposición en la tapa de las tres válvulas fue modificada y el encendido tenía dos bujías en cada cilindro. También los cambios fueron rediseñados con respecto al original.



EL MOTOR ALCANZA 210 CV A 10.500 RPM

La potencia erogada por la nueva versión del seis cilindros Dino era igual a 210 CV a 10.500 vueltas por minuto. La carrera de Rouen no era válida para el Campeonato Europeo y se disputó en el mismo día del "Trofeo Alemania" en Hockenheim: esta prueba estaba en el calendario oficial, pero fue igualmente desertada por muchos pilotos. En Rouen ganó Jochen Rindt con un Brabham, mientras que la Dino 166 de Williams fue obligada al retiro y no corrió más hasta el final de la temporada.

Con vistas a 1968, el motor de la Dino 166 fue modificado. El diámetro fue disminuido de 86 a 79,5 mm, con un alargamiento de la carrera de 45,8 a 53,3 mm y una cilindrada efectiva de 1593,4 cm³. La distribución pasó de tres a cuatro válvulas por cilindro.

El motor de la Dino 166 F2 con inyección Lucas.

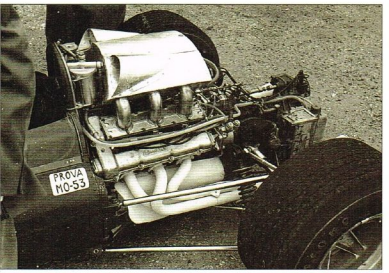
ICKX Y AMON SUMARON POCOS PUNTOS

Gracias a algunos cambios, el V6 Ferrari pasó de 210 a 225 caballos de potencia.

La capacidad del tanque fue aumentada de 100 a 120 litros, para garantizar la autonomía necesaria aun con consumos superiores. Gracias a las novedades introducidas, la potencia máxima erogada por el motor subió a 225 CV a 10.600 vuel-

LA FORMULA 2 Y EL CAMPEONATO EUROPEO

A partir de 1967, el reglamento redactado por la Comisión Deportiva Internacional (la Federación Internacional de entonces) impuso para la nueva Fórmula 2 el uso de motores derivados de aquellos construidos en un mínimo de 500 unidades. El mismo año, la CDI lanzó el Campeonato Europeo de Fórmula 2, destinado a las jóvenes promesas del automovilismo que podían enfrentarse a pilotos ya afirmados en la Fórmula 1, por entonces muy dispuestos a correr, aunque arriesgando su reputación, en la fórmula menor. Los pilotos clasificados en Fórmula 1 no podían sumar puntos en el Campeonato, que se articulaba en una serie de pruebas tituladas. De cualquier manera, en el curso del año, como ocurría también en el Campeonato Mundial de Fórmula 1, se disputaban carreras no válidas para el torneo. El primer campeón europeo de Fórmula 2 fue el belga Jacky Ickx (que luego pasaría a la Ferrari) con un Matra-Ford.



Arriba, la peculiar toma de aire para el motor de la Dino 166 F2 en versión con 4 válvulas por cilindro.

Jonathan Williams, al volante de la Dino 166 F2, intercambia opiniones con Chris Amon, en Módena en setiembre de 1967.

tas por minuto, con un consumo de combustible superior. En el circuito de Montjuich, el 31 de marzo, Amon se clasificó en el tercer lugar con la Dino 166, mientras que su compañero Ickx fue obligado al retiro. La Ferrari de Fórmula 2 debutó en el Campeonato de Europa el 7 de abril de 1968 en Hockenheim, en una carrera tristemente recordada por la desaparición de Jim Clark. Amon se ubicó quinto pero, siendo un piloto que pertenecía a la categoría superior, no sumó puntos en la tabla del Campeonato. Ickx ganó en la prueba de Zolder, no válida para el Campeonato, pero los resultados esperados siguieron sin llegar.

PARA GANAR HAY QUE ESPERARLO A TINO BRAMBILLA

Bell llegó séptimo en Tulln, en Austria, en una carrera de campeonato ganada por el ídolo local, Jochen Rindt. En Pergusa, en el Gran Premio del Mediterráneo, Ickx fue sexto.

El triunfo llegó, finalmente, el 13 de octubre en Hockenheim, en la penúltima carrera del Campeonato. La Dino 166 fue primera con Tino Brambilla, que venció sobre la meta al Brabham de Pescarolo y a la otra Ferrari de Derek Bell. La Dino 166 triunfó otra vez, con un estruendoso doblete, en el GP de Roma, cita final del Campeonato Europeo. Fue nuevamente Tino Brambilla quien la llevó a la victoria, superando a su compañero de equipo De Adamich. El inglés Bell, al volante de una tercera Ferrari, se clasificó sexto.

EN LA TEMPORADA ARGENTINA TRIUNFA ANDREA DE ADAMICH

La serie de éxitos de la monoplaza siguió en Argentina, en la temporada de Fórmula 2. La temporada fue ganada por De Adamich, que triunfó en dos carreras mientras que Tino Brambilla fue primero en otra ocasión.

La Dino 166 obtuvo aún algún resultado en el Campeonato Europeo de Fórmula 2 de 1969 con Brambilla, Bell y Regazzoni. Entre tanto, la potencia máxima erogada por su motor había subido a 232 CV a 11.000 vueltas por minuto. Luego, la Ferrari decidió no participar más en las carreras de Fórmula 2 y el programa de la Dino 166 se terminó.

TINO BRAMBILLA, ESPERANZA ITALIANA

La historia de la Dino 166 de Fórmula 2 está ligada al nombre de Tino Brambilla, el piloto que la llevó a la victoria en Hockenheim y en Vallelunga al final de 1968. Nacido en Monza, hermano de Vittorio, que ganó el GP de Austria de 1975, Tino Brambilla fue una esperanza fallida del deporte automovilístico italiano. Conocido como piloto duro y combativo, Brambilla obtuvo numerosos éxitos tanto en Fórmula 2 como en Fórmula 3. En el mundo de los grandes premios tuvo una única posibilidad, cuando fue convocado por la Ferrari para disputar el Gran Premio de Italia de 1969 al volante de una 312. En la pista de casa, Tino Brambilla habría podido lograr un resultado de relieve. Por desgracia, se lastimó cayendo de la moto pocos días antes del Gran Premio y tuvo que ceder el auto al mexicano Pedro Rodríguez. Después de ese episodio, Tino Brambilla nunca más logró entrar en la Fórmula 1, a diferencia de su hermano Vittorio.

1983, Maranello es protagonista

Arnoux es tercero en la tabla final luego de haber luchado por el título hasta el último GP. Tambay es cuarto. En el año de Nelson Piquet, el Cavallino gana el Mundial de Constructores.

En 1983, la Ferrari fue protagonista en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 con sus dos pilotos. Arnoux, tercero en la clasificación final, luchó por el título hasta el último GP de Sudáfrica y obtuvo tres victorias en el curso de la temporada. Tambay resultó cuarto en la tabla final y ganó en Imola, frente a los hinchas de la Ferrari. Nelson Piquet se coronó campeón del mundo en la última carrera delante de Prost y Arnoux, mientras que la Ferrari tuvo el consuelo de ganar el campeonato reservado a los constructores delante de Renault y Brabham.

En el primer GP del año, el de Interlagos en Brasil, prevaleció Piquet. Rosberg, segundo, fue descalificado por un empujón irregular, pero los seis puntos del segundo lugar no fueron asignados a nadie. Tercero se clasificó Lauda delante de Laffite, Tambay y Surer.

El GP de los Estados Unidos Oeste en Long Beach fue sorpresivamente ganado por Watson, quien largó de la 11ª fila con el 22° tiempo en las pruebas de clasificación.

El podio del GP de Canadá 1983: desde la izquierda, Cheever, Arnoux y Tambay.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, marzo 13	5° Tambay
GP EE.UU. Oeste, marzo 27	3° Arnoux
GP Francia, abril 17	4° Tambay
GP San Marino, mayo 1°	1° Tambay, 3° Arnoux
GP Mónaco, mayo 15	4° Tambay
GP Bélgica, mayo 22	2° Tambay
GP Canadá, junio 12	1° Arnoux, 3° Tambay
GP Inglaterra, julio 16	3° Tambay, 5° Arnoux
GP Alemania, agosto 7	1° Arnoux
GP Austria, agosto 14	2° Arnoux
GP Holanda, agosto 28	1° Arnoux, 2° Tambay
GP Italia, septiembre 11	2° Arnoux, 4° Tambay

AL COMIENZO, POCOS PUNTOS PARA LOS FERRARISTAS

El segundo lugar fue para su compañero Lauda, quien precedió a Arnoux, Laffite, Surer y Cecotto.

En Francia, en Le Castellet,

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Piquet	Brabham-BMW	59	3 (BR, I, EU)
Prost	Renault	57	4 (F ,B, GB, AU)
Arnoux	Ferrari	49	3 (CND, A, H)
Tambay	Ferrari	40	1 (RSM)
Rosberg	Williams-Ford	27	1 (MC)
Watson	McLaren-Ford	22	1 (EE.UU. O)
Cheever	Renault	22	
De Cesaris	Alfa Romeo	15	
Patrese	Brabham-BMW	13	1 (SA)
Lauda	McLaren-Ford	12	
Laffite	Williams-Ford	11	
Alboreto	Tyrrell-Ford	10	1 (EE.UU. E)
Mansell	Lotus-Renault	10	
Warwick	Toleman-Hart	9	
Surer	Arrows-Ford	4	
Baldi	Alfa Romeo	3	
De Angelis	Lotus-Renault	2	
Sullivan	Tyrrell-Ford	2	
Cecotto	Theodore-Ford	1	
Giacomelli	Alfa Romeo	1	

1983: DEMOCRACIA PARA LA ARGENTINA

Política: *La Argentina vuelve a la democracia. Los parlamentos italiano, alemán y británico aprueban la instalación de los euromisiles. En Italia, éstos son ubicados en Comiso, Sicilia. Bettino Craxi forma el primer gobierno con presidencia socialista. Tropas de los Estados Unidos invaden Grenada, isla de las Pequeñas Antillas, contra el régimen procubano.* ***Medicina:*** *Es identificado el HIV, virus del SIDA.* ***Deporte:*** *La Roma gana el título en el campeonato italiano de fútbol 41 años después del primero, mientras que el Banco Roma gana el campeonato de baloncesto.*

En la foto grande a la izquierda: Tambay precede a Arnoux en el GP de Italia.

ganó Prost delante de Piquet, Cheever, Tambay, Rosberg y Laffite. En Imola, en el GP de San Marino, la Ferrari logró un triunfo memorable con Tambay. Segundo fue Prost, quien dejó a sus espaldas a la otra Ferrari de Arnoux, a Rosberg, Watson y Surer.

EN CANADA BRILLA LA ESTRELLA DE ARNOUX

Arnoux recibe la bandera a cuadros en la primera posición del GP de Canadá 1983.

En el Gran Premio de Mónaco, que se corrió con clima inestable, Rosberg precedió sobre la meta a Piquet, Prost, Tambay, Sullivan y Baldi.

El GP de Bélgica se disputó en la renovada pista de Spa-Francorchamps. Prost terminó la carrera en el primer lugar, seguido por la Ferrari de Tambay, quien precedió a Cheever, Piquet, Rosberg y Laffite.

En el GP de los Estados Unidos Este, en Detroit, prevaleció Alboreto, que llevó por última vez al triunfo el glorioso motor Ford Cosworth aspirado. Segundo se ubicó Rosberg, que precedió a Watson, Piquet, Laffite y Mansell.

En Montreal, en el GP de Canadá, ganó la Ferrari de Arnoux, seguido por Cheever. Tambay, con la otra Ferrari, terminó tercero delante de Rosberg, Prost y Watson. El GP de Inglaterra, en Silverstone, fue ganado por Prost, quien venció a Piquet, Tambay, Mansell, Arnoux y Lauda. En Alemania, en Hockenheim, la Ferrari fue otra vez primera con Arnoux delante de De Cesaris, Patrese, Prost, Watson y Laffite.

En Zeltweg, Prost ganó el GP de Austria precediendo por poco a la Ferrari de Arnoux. Tercero fue Piquet, quien dejó a sus espaldas a Cheever, Mansell y Lauda. La Ferrari

René Arnoux con su Ferrari número 28: tres victorias para él en 1983.

marcó un doblete en el GP de Holanda en Zandvoort, con Arnoux primero y Tambay segundo. Ambos ferraristas terminaron delante de Watson, Warwick, Baldi y Alboreto. En Monza, en el GP de Italia, Piquet comenzó su recuperación en la tabla del Mundial, ganando delante de Arnoux, Cheever, Tambay, De Angelis y Warwick.

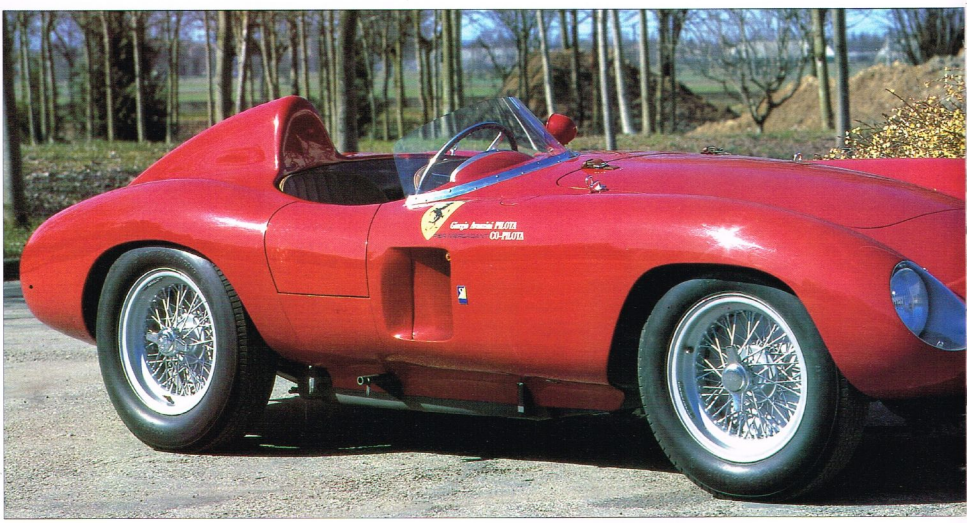
LOS RETIROS DE PROST Y ARNOUX FAVORECEN A PIQUET

En el GP de Europa en Brands Hatch, Piquet fue nuevamente primero. Venció a Prost, Mansell, De Cesaris, Warwick y Giacomelli.

En Kyalami, en el Gran Premio de Sudáfrica, último de la temporada, Piquet, Prost y Arnoux tenían posibilidades de ganar el título. Con los retiros de Prost y Arnoux, Piquet pudo darse el lujo de disminuir su ritmo y dejar ganar a su compañero Patrese, coronándose de cualquier manera campeón del mundo. Segundo llegó De Cesaris, quien precedió a Piquet, Warwick, Rosberg y Cheever.

500 Mondial, un éxito mundial

1953: nace una biplaza cuatro cilindros de 155 caballos para las escuderías privadas. Ganará mucho y obtendrá también un segundo lugar en las Mil Millas de 1954.



En la historia de la Ferrari los autos de competición proyectados para las escuderías privadas tienen una importancia por lo menos igual a aquellos realizados para la Escudería del Cavallino. En esta familia, una estrella de primera magnitud es la 500 Mondial, la dos litros que en los años Cincuenta cosechó numerosos éxitos, en manos de algunos pilotos de gran habilidad al volante. En realidad, la 500 Mondial constituye, entre las Sport, el ejemplo más acabado de las teorías de Aurelio Lampredi con respecto a la arquitectura de los motores de competición: esas mismas teorías que le iban a permitir cosechar numerosos éxitos, pero que posteriormente lo iban a inducir a dejar Maranello, luego de una serie de discusiones con Enzo Ferrari. Aun reconociendo la validez de los motores V12 (que él mismo desarrolló de manera personal, hasta alcanzar cilindradas y potencias elevadísimas), Lampredi tenía una predilección por los motores de cuatro cilindros, mucho más compactos y livianos que los V12, y además más vigorosos en los regímenes bajos.

La línea de la Ferrari 500 Mondial está caracterizada por la trompa inclinada que, según los conocimientos técnicos de la época, permitía velocidades más elevadas.

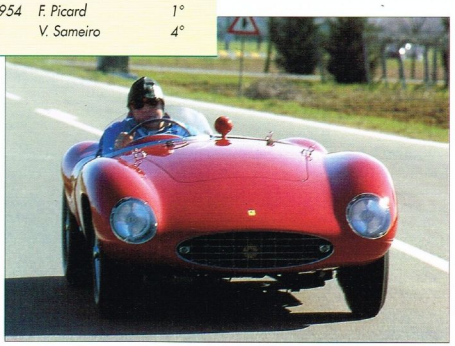
MOTOR CUATRO CILINDROS PARA CIRCUITOS TORTUOSOS

En otras palabras, los motores justos para los circuitos muy tortuosos, donde importaba sobre todo la agilidad y la manio-

LOS RESULTADOS DE LA 500 MONDIAL

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas de Casablanca	*20/12/1953*	*Villoresi/Ascari*	*2°*
GP Agadir	*27/2/1954*	*F. Picard (classe 2000)*	*1°*
GP Dákar	*7/3/1954*	*M. Trintignant*	*2°*
Torricelle (trepada)	*28/3/1954*	*P. Marzotto*	*1°*
GP Marrakech	*19/4/1954*	*F. Picard*	*1°*
Mil Millas	*1/5/1954*	*P. Marzotto*	*2°*
6 Horas de Bari	*22/5/1954*	*P. Marzotto*	*1°*
12 Horas de Hyères	*6/6/1954*	*Picard/Pozzi*	*2°*
GP Golden Shell Imola	*20/6/1954*	*U. Maglioli*	*1°*
		G. Musitelli	*2°*
1000 Km Monza	*27/6/1954*	*Hawthorn/Maglioli*	*1°*
Supercortemaggiore		*González/Trintignant*	*2°*
12 Horas de Reims	*2/7/1954*	*Picard/Pozzi (clase 2000)*	*1°*
GP Peña-Rhin Barcelona	*23/10/1954*	*F. Picard*	*1°*
		V. Sameiro	*4°*

La carrocería de cada Mondial tenía pequeños detalles exclusivos.



La "boca" del radiador es estrecha y alargada, para obtener una trompa baja y filosa.

brabilidad del auto. Una teoría muy válida, como había demostrado en las pistas la 500 F2 que le había permitido a Alberto Ascari conquistar dos títulos mundiales en 1952 y 1953.

Sobre la base del motor de la monoplaza, llamado "tipo 500", fueron obtenidos los motores que iban a equipar dos de las más logradas armas para pilotos privados, la dos litros 500 Mondial (cuyo nombre recordaba los títulos de Ascari) y la tres litros 750 Monza.

El motor de la Mondial se distinguía por la distribución biárbol a la cabeza con comando en cascada de engranajes, en lugar de la cadena usada en los V12. Las cámaras de combustión eran hemisféricas, con ángulo incluido de las válvulas de 60° y una relación de compresión de 8,5:1, que permitía el uso de pistones planos.

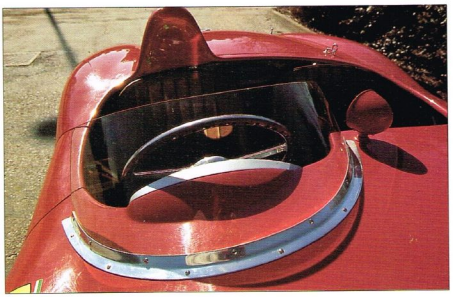
EL MOTOR DE LA MONDIAL DERIVA DE LA 500 F2

En muchos aspectos tenía un estrecho parentesco con el motor de la 500 F2, comenzando

EL PORQUE DE UNA ELECCION

Los motores cuatro y seis cilindros de Ferrari estarán siempre indisolublemente ligados al nombre de Aurelio Lampredi. Quien había intuido la potencialidad de estas arquitecturas había sido el propio Enzo Ferrari, y sin su autorización las teorías de Lampredi habrían quedado en la mente del proyectista. Entre las razones del interés de Ferrari estuvieron seguramente los triunfos de Stirling Moss con el HWM F2, equipado con un motor de cuatro cilindros, que en varias ocasiones derrotó a los vehículos de Maranello. Era la primera vez que los caminos de Ferrari y Moss se cruzaban, pero no iba a ser la última. De no haber ocurrido el accidente que interrumpió la carrera del piloto inglés, hubieran hecho grandes cosas juntos.

por la cilindrada. El cigüeñal en una única pieza estaba soportado por cinco cojinetes de bancada, mientras que la lubricación era por carter seco con doble bomba, y tanque separado para el aceite de nada menos que 16 litros.
El chasis era de paso corto (2,25 metros), gracias al poco espacio ocupado por el motor. Se trataba de la habitual estructura con vigas y transversales de caños ovales de acero. El tren delantero presentaba suspensiones independientes, mientras que en el trasero había un puente De Dion en bloque con la caja de 5 marchas, que aprovechaba un elástico transversal; cuatro amortiguadores de palanca Houdaille completaban el cuadro.



El debut en carrera de la 500 Mondial se realizó al final de 1953, en ocasión de las 12 Horas de Casablanca.

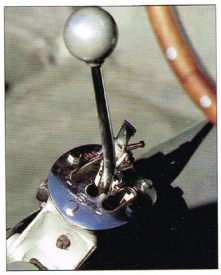
LA PRIMERA CARROCERIA FUE DE FRANCO SCAGLIETTI

La carrocería para el debut fue la misma, esbelta y aerodinámica, que Franco Scaglietti había diseñado originariamente para la 166 de Dino Ferrari: justamente la 500 Mondial fue la primera en lucirla, a fin de 1953. Algunos meses después, en cambio, fue Pinin Farina quien vistió las primeras Mondial vendidas a los privados, con una carrocería abierta de líneas muy similares a aquellas de las 375 MM spider. Las entregas comenzaron en abril de 1954.

LLEGABAN A LA META DELANTE DE FERRARI MAS POTENTES

Se trató de un increíble segundo lugar conquistado por Villoresi y Ascari, detrás de la potentísima 375 MM de Farina y Scotti, pero delante de los Talbot 4,5 litros y de los Aston Martin oficiales.
El clima de Africa del Norte era bueno para la Mondial: también en las siguientes apariciones, entre febrero y abril de 1954, las pequeñas Ferrari dos litros cosecharon varios éxitos, entre ellos, el brillante de François Picard en Marrakech, delante de la 250 MM de Lucas. Pero también en Italia la ágil dos litros se portaba bien: Paolo Marzotto se impuso en la trepada de Torricelle, a fin de marzo, y conquistó en mayo un épico segundo lugar en las Mil Millas, una carrera para la cual la 500 Mondial parecía hecha a medida. Aún hoy, durante la conmemoración anual, no falta algún ejemplar de este modelo.
Pero las hazañas más memorables de las Mondial, en versión dos litros y en versión 735 (la Escudería Ferrari utilizaba en algunos casos el motor de la 735 S del año anterior), siguen siendo las realizadas en Imola y Monza, a finales de junio de 1954.
La primera, abierta a los autos de cilindrada de hasta dos litros,

La 500 Mondial no era un auto cómodo de manejar: el pequeño parabrisas casi no protegía al piloto de las turbulencias de aire a gran velocidad y los cambios requerían cierta "decisión" para su uso.



DOS DESAFIOS EN EL SIGNO DEL CAVALLINO

Actualmente las empresas petroleras raramente van más allá del patrocinio de un vehículo, como máximo, de un equipo. En cambio, en los años Cincuenta, la situación era muy diferente: ya que la cobertura de la prensa era muy limitada, la única manera para captar la atención del público era organizar competiciones con nombre y logo propios, para que los diarios las reportaran. El primer ejemplo fueron las pruebas de Imola y Monza, que nacieron gracias al patrocinio de la Shell italiana y de la Agip, respectivamente. Esto explica sus denominaciones: Golden Shell, para la prueba de Imola, Gran Premio Supercorte-maggiore para la de Monza. Los logos eran, obviamente, la valva de la Shell y el perro de seis patas de la Agip, los mismos que se ven sobre los surtidores y en las estaciones de servicio de nuestros días.

fue disputada el 20 de junio de 1954 en el circuito cercano a Bolonia, que acababa de ser inaugurado. A pesar de un notable despliegue de fuerzas por parte de Maserati, las 500 Mondial se impusieron, conquistando el primer y el segundo lugar, con Umberto Maglioli y Giulio Musitelli, respectivamente, y marcando también el récord de vuelta con Robert Manzon.

LAS TRES LITROS JUBILARON A LA MONDIAL

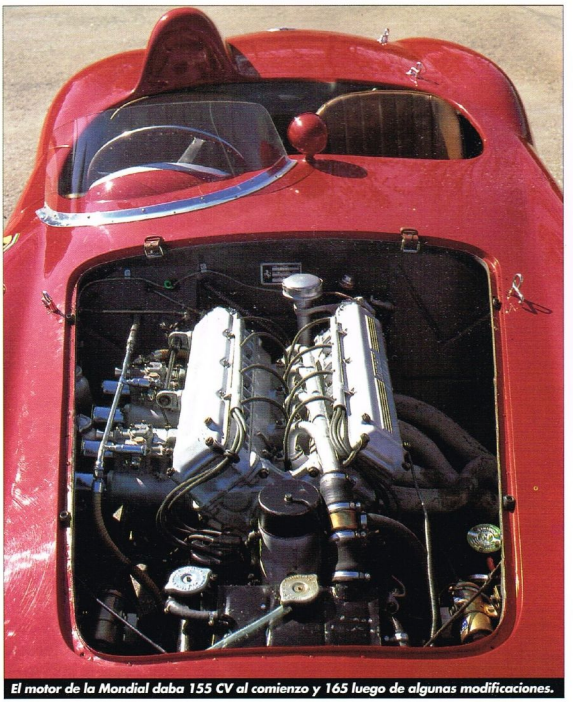
Una semana después llegó el turno del desafío en Monza, sobre una distancia de mil kilómetros. Esta vez el reglamento admitía vehículos de hasta tres litros, razón por la cual, después de una serie de vicisitudes (entre ellas, el accidente de Farina en las pruebas), la Escudería inscribió dos vehículos con idéntico motor 735, pero con carrocerías diferentes. Los dos autos se adjudicaron los primeros lugares: en el primero se ubicó la spider Pinin Farina de Hawthorn y Maglioli, seguida de cerca por la spider Scaglietti de Froilán González y Maurice Trintignant.

La formidable performance de ambos autos, que resultaron netamente superiores a sus hermanas con motor de dos litros, empujó a la Ferrari a utilizar en las carreras siguientes sólo las tres litros, bautizadas oficialmente desde ese momento 750 Monza para recordar ese éxito.

Desde ese momento los equipos privados, a quienes el vehículo estaba destinado desde el comienzo mismo del proyecto, se encargaron de mantener arriba el nombre de la 500 Mondial. François Picard fue uno de los primeros en creer en la Mondial, que conquistó el último éxito de la temporada para el Cavallino.

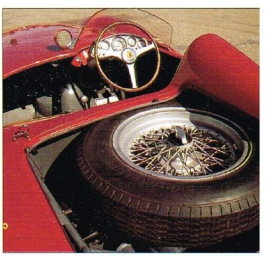
FICHA TECNICA

Motor: delantero longitudinal, 4 cilindros en línea, diámetro por carrera 90 x 78 mm, cilindrada 1985 cm³	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores doble cuerpo Weber 42 DCO A/3 (2 Weber 50 DCO A/3)
Potencia:	155 CV a 7000 rpm (165 CV a 7200 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. ruedas independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Neumáticos:	del. 5.25-16, tras. 6.00-16
Paso:	2,25 metros
Peso:	750 kilos
Unidades producidas:	32 entre 1953 y 1955
Números de chasis:	
spider Scaglietti:	0406/MD; 0428/MD; 0440/MD; 0446/MD; 0454/MD; 0464/MD; 0468/MD; 0474/MD; 0480/MD; 0506/MD; 0528/MD; 0534/MD;0536/MD; 0560/MD; 0564/MD; 0572/MD; 0576/MD; 0640/MD
spider Pinin Farina:	0404/MD; 0410/MD;0414/MD; 0418/MD; 0424/MD; 0426/MD; 0430/MD; 0434/MD; 0438/MD; 0448/MD; 0458/MD
berlineta Pinin Farina:	0422/MD; 0452/MD; 0512/MD



El motor de la Mondial daba 155 CV al comienzo y 165 luego de algunas modificaciones.

Por reglamento, los autos Sport debían tener rueda de auxilio.



UNA VICTORIA SOBRE LOS JAGUAR EN BARCELONA

En el circuito de Pedralbes, en las cercanías de Barcelona, la Ferrari dos litros se dio el gusto de vencer a vehículos del calibre de los Jaguar D-type y de los Aston Martin DB3-S.

Más que "pequeña", era una verdadera fiera.

250 GT Boano-Ellena, la primera obra maestra

1956: nace una dos lugares que anticipa una de las más importantes Gran Turismo del Cavallino, la 250 GT Pinin Farina. Fue producida en más de cien unidades, ensambladas por Mario Boano y luego por Ezio Ellena.

La Ferrari 250 GT Boano-Ellena realizada por Mario Boano.

En cualquier historia hay siempre un "antes". En la novela de la Ferrari 250 GT, uno de los autos más importantes en la historia del Cavallino, el "antes" se llama 250 GT Boano-Ellena. Y el "antes" se refiere, obviamente, a la creación de la 250 GT Pinin Farina, que de alguna manera cambió el destino del fundador de la Casa de Maranello, ya que le permitió transformarse, del artesano que era, en un auténtico industrial.

FICHA TECNICA

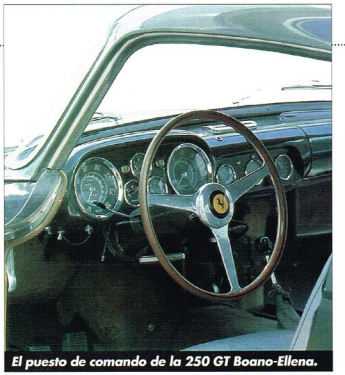
Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,21 cm³, compresión 9:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCF
Potencia:	200 CV a 6600 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero y aluminio, coupé, 2 puertas, 2 lugares; chasis de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables, tras. puente rígido con elásticos longitudinales
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas
Paso:	2,60 metros
Ejes:	del. 1,354 m, tras. 1,349 m
Peso:	1050 kilos
Tanque:	100 litros
Velocidad máxima:	250 Km/h
Producción:	1956-1958
Unidades producidas:	70-80 Boano, 50 Ellena

La mecánica de las dos versiones era prácticamente idéntica, con variaciones mínimas que a menudo tenían que ver tan sólo con la potencia del V12 a 60° y tres litros de cilindrada.

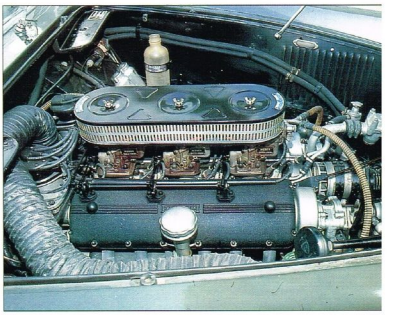
UNA MECANICA ROBUSTA HEREDADA DE LA 250 EUROPA

Se trataba de una mecánica robusta, experimentada, que con esta cilindrada y estas características había debutado con la 250 GT Europa produ-

cida en 1954 y en 1955 en apenas 35 unidades: una mecánica de altísimo nivel. Muy consciente de eso, Enzo Ferrari decidió que había llegado el momento de comenzar a producir sus autos en serie. La GT Europa había sido, prácticamente, la prueba general.
Pinin Farina ya había realizado algunas "fuera de serie" sobre la base de la GT Europa y de estas "experiencias" había surgido una nueva línea, mejorada con respecto a la anterior.



El puesto de comando de la 250 GT Boano-Ellena.



UNA LINEA CUADRADA CON EL TECHO MAS BAJO

La línea que unía los faros delanteros con los traseros era más recta y terminaba con unas colitas no redondeadas. También el baúl era más cuadrado. La trompa estaba dominada por una parrilla más estrecha y alargada que la anterior, y ésta era una diferencia neta con el pasado, caracterizado por imponentes parrillas. En general, la línea de la GT Boano anticipaba aquella, decididamente cuadrada, de la GT Pinin Farina que iba a debutar en 1958 y que iba a ser producida en la cantidad, realmente notable para la época, de 350 ejemplares.
La producción, sin embargo, no le fue confiada a Pinin Farina, como ya había pasado (con el auxilio de Vignale) para la GT Europa. Ferrari eligió la carrocería Boano, que tuvo la tarea de traducir en una considerable producción en serie el prototipo realizado por Pinin Farina y presentado en el Salón de Génova en marzo de 1956.
A mediados de 1957 Mario Boano pasó a la Fiat para asumir la dirección de un nuevo centro de estilo. Así, el pedido de la Ferrari fue realizado por su socio, Luciano Pollo, y por Ezio Ellena. Este último modificó levemente el diseño de la 250 GT Boano, adoptando un techo más alto para mejorar la habitabilidad del vehículo.

En la vista trasera se nota la reducida altura del techo.

El V12 Ferrari montado sobre la 250 GT Boano-Ellena daba 200 caballos.

FIN DE LA PRODUCCION EN 1958 CON MAS DE 100 UNIDADES VENDIDAS

En general, no existe un elemento identificador para diferenciar las 250 GT Boano de las Ellena: sólo en algunos ejemplares aparece el logo de las carrocerías. La producción se cerró a mediados de 1958. En total, habían sido fabricadas cerca de 70 u 80 GT Boano y 50 GT Ellena.

La 250 GT Boano-Ellena está caracterizada por líneas tensas y flancos altos.

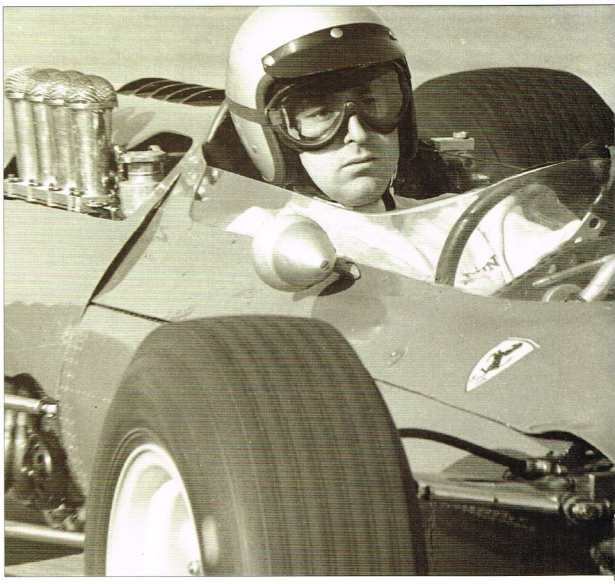
VIAJES EMOCIONANTES

La potencia, superior a los 200 caballos, le permitía a la 250 GT Boano-Ellena alcanzar los 250 kilómetros horarios. Era una velocidad verdaderamente elevada para la época, pensando en el estado de los caminos, en la eficacia de los frenos y en la adherencia de los autos. Cabe recordar que sólo poco tiempo antes se había abandonado el volante a la derecha, cuya razón de ser era permitirle al conductor ver mejor el borde de la ruta, en aquel entonces nunca en buenas condiciones. Además, muchos caminos eran todavía muy abovedados, es decir más bajos en los costados que en el centro. Los viajes, aun a bordo de las deportivas del Cavallino, podían transformarse casi en una aventura.

Lorenzo Bandini, el mecánico volador

Muy fiel a la Escudería del Cavallino, fue una figura de relieve de la F1 en los años Sesenta. Aunque no es considerado un talentoso, supo luchar mano a mano con los mejores.

Con poco más de treinta y un años, después de un largo y fatigoso ascenso, finalmente Lorenzo Bandini estaba considerado, si no un as, por lo menos un corredor de primer plano. Piloto oficial de la Ferrari, ganador de grandes carreras de velocidad y duración, parecía encaminado a expresar lo mejor de sí también en la F1. Pero, lamentablemente, el destino no le dio el tiempo necesario.



NACIDO EN LIBIA, MILANES POR ADOPCION

Nacido el 21 de diciembre de 1935 en Barce –actualmente Al Marj–, cerca de Bengasi, en la costa mediterránea de Libia (entonces colonia italiana), en 1939 su familia se estableció en San Cassiano, cerca de Faenza (Forlì) e invirtió todos sus ahorros en la compra de un albergue. Pero la guerra destruyó ese pequeño capital: los Bandini lo perdieron todo y se trasladaron a Reggiolo (Reggio Emilia), donde Lorenzo, que además había perdido a su padre, comenzó a ganarse la vida como aprendiz mecánico.

En 1951 se mudó a Milán, vivió en la casa de su hermana Gabriella y trabajó en el taller de Goliardo Freddi. Este se encariñó con el muchacho, que en pocos años se puso de novio con su hija Margherita (con la cual luego se casó). Con un Fiat 1100 TV de su suegro, Lorenzo debutó en 1956, llegando 15° en la Castell'Arquato-Vernasca.

Luego de los primeros pasos, compró un Fiat V8 y obtuvo algún buen resultado.

DESPUES DE LAS MIL MILLAS COMPRA UN FORMULA JUNIOR

En 1958 ganó su categoría en las Mil Millas de regularidad, con un Lancia Appia Coupé, y logró adquirir un Volpini Fór-

LA CARRERA DE LORENZO BANDINI

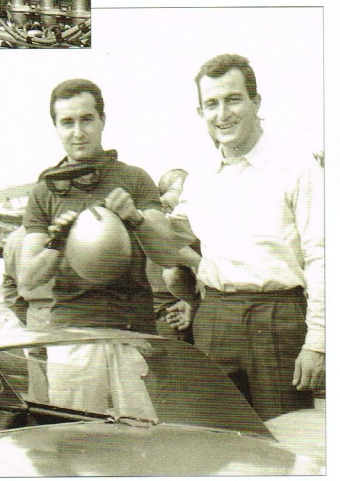
Lorenzo Bandini (Barce, Libia, 21 de diciembre de 1935 - Montecarlo, Principado de Mónaco, 10 de mayo de 1967) disputó entre 1961 y 1967, 42 grandes premios válidos para el Campeonato Mundial de Fórmula 1 (4 con Cooper-Maserati, 3 con la BRM, 35 con Ferrari), conquistando 1 victoria (Gran Premio de Austria 1964), 2 segundos, 5 terceros, 2 cuartos, 4 quintos y 3 sextos lugares. Obtuvo además 1 pole position y 2 vueltas rápidas. Sus mejores ubicaciones en el Campeonato fueron el 4º lugar en 1964 y el 6º en 1965. En las carreras de Fórmula 1 no mundialistas logró una victoria en el Gran Premio del Mediterráneo (Pergusa, 1962) y segundos lugares en el GP de Rand 1963 y en la Carrera de los Campeones de 1967. Con los autos Sport ganó las 4 Horas de Pescara (1961), las 24 Horas de Le Mans y las 3 Horas de Auvergne (1963), la Targa Florio (1965), las 24 Horas de Daytona y los 1000 Km de Monza (1967). Fue cuatro veces campeón italiano absoluto, de 1963 a 1966.

Lorenzo Bandini en un retrato de 1964, a la izquierda. Abajo, Bandini en Módena, probando la 158 F1.

mula Junior con el que fue tercero en la Copa de Oro de Sicilia y primero de clase en la Catania-Etna. En 1959, con un Stanguellini, fue otra vez tercero en la Copa de Oro de Sicilia y además primero en la Copa Madunina y en Innsbruck. En 1960, como piloto oficial de Stanguellini, fue primero en el GP de la Libertad en Cuba y en la primera prueba (1961) de la Copa Autódromo de Monza. Cuando fue postergado por Baghetti para la monoplaza de F1 puesta a disposición de la Federscuderie por la Ferrari para un joven piloto italiano, Bandini mostró su valor al volante de un Cooper-Maserati y de un BRM de la Escudería Centro-Sur, obteniendo buenos resultados.

EN EL DEBUT EN FORMULA 1 DEBIO ABANDONAR

Debutó en el Mundial de F1 en Bélgica, retirándose, pero se desquitó ganando con Giorgio Scarlatti las 4 Horas de Pescara con una 250 Testa Rossa que la Ferrari le había confiado. En 1962 perteneció esporádicamente al equipo de Maranello y fue primero en Pergusa, segundo en Nápoles y en la Targa Florio (con Baghetti) y tercero en el GP de Mónaco. Por otra parte, para acompañar a John Surtees en F1 en 1963, la Ferrari llamó a Willy Mairesse, pero cuando el piloto belga quedó bloqueado por un acci-



Arriba, Bandini con John Surtees en pruebas en Módena. A la derecha, con Ludovico Scarfiotti en las 24 Horas de Le Mans que ganaron con la Ferrari 250 P.

LOS PILOTOS

dente, se dirigió a Bandini. Ese mismo año, Lorenzo ganó las 24 Horas de Le Mans (con Scarfiotti) y las 3 Horas de Auvergne. En 1964 se impuso en el GP de Austria (su única victoria en una prueba titulada de F1), en 1965 fue primero en la Targa Florio con Vaccarella.

El año 1966 se cerró con poca suerte, pero 1967 comenzó con dos grandes victorias, en las 24 Horas de Daytona y en los 1000 Km de Monza, con Chris Amon al volante de la

Bandini en el GP de Alemania 1966.

330 P4. Luego, en el GP de Mónaco, ocurrió la tragedia. Bandini, segundo perseguía a Denis Hulme. En la 81ª vuelta, en la chicana del puerto, derrapó y chocó contra un pilote de metal. La Ferrari volcó y se incendió en medio de la pista. La intervención de los socorristas fue terriblemente lenta. Lorenzo sufrió quemaduras gravísimas y murió en el Hospital de Mónaco tres días después, el 10 de mayo de 1967.

Mario Andretti, una fábula americana

Llamado "Piedone", se consagró campeón del mundo en 1978 con Lotus, después de haber ganado con todos los tipos de auto. Con la Ferrari corrió de 1971 a 1972 y en 1982.

Mario Andretti en 1974, con sus características patillas largas.

Piloto entre los más victoriosos y aclamados, veloz en cada pista y con cada auto, ejemplar por profesionalismo y corrección dentro y fuera de las pistas, de pobres orígenes y luego extraordinariamente rico, el ítalonorteamericano Mario Andretti es un personaje de fábula moderna.

NACE EN ISTRIA, LUEGO EMIGRA A LOS EE.UU.

Nacido en Montona, Istria (actualmente Movotun, Croacia) el 28 de febrero de 1940, al final de la guerra emigra con la familia y, después de haber transcurrido un largo período en un ca[illegible]po de refugiados en Lucca, se establece en los Estados Unidos, en Nazareth, Pennsylvania. Con su hermano gemelo Aldo abre un taller mecánico y, con apenas 18 años, participa en las primeras carreras con los "midget cars", destacándose muy pronto entre los mejores.

SOBRESALE EN EE.UU., PERO SUEÑA CON EUROPA

En 1964 se adjudica el Campeonato de los Estados Unidos,

pero siente que puede apuntar más arriba: debuta con las monoplazas de la Fórmula Indy y el año siguiente gana el primero de sus cuatro títulos de Campeón USAC (los otros seguirán en 1966, 1969 y 1984). En ese mismo 1965, en el que llega tercero en su debut en Indianápolis, disputa su primera carrera al volante de una Ferrari, una 275P del North American Racing Team de Luigi Chinetti, con la que llega cuarto en la doble 500 Km de Bridgehampton.

En 1967 gana las 12 Horas de Sebring con Bruce McLaren con un Ford, pero es en 1969 cuando se impone a la atención mundial triunfando en las 500 Millas de Indianápolis.

El año anterior había "saboreado" la F1, probando un Lotus en vísperas del GP de Italia 1968, pero sin obtener la autorización para participar en la carrera, porque 24 horas más tarde tenía que disputar otra en los Estados Unidos. Un mes después vuelve a presentarse en el GP de los EE.UU. en Watkins Glen, y conquista la pole position. En carrera, luego de haber ocupado largamente la segunda posición detrás de Stewart, es obligado a abandonar por una falla del embrague.

Mario Andretti viste los colores de la Ferrari en un Gran Premio de Fórmula 1.

Mario Andretti en carrera con la Ferrari: el piloto corrió 128 GP en Fórmula 1, ganando 12 veces, una de ellas con la Ferrari.

CON LA SPORT FERRARI GANA LAS 12 HORAS DE SEBRING

Mientras sigue siendo protagonista absoluto en la Fórmula Indy, en F1 no encuentra el ritmo o, mejor dicho, autos acordes a su nivel: colecciona tres retiros con Lotus en 1969 y cuatro con March en 1979 (además de un tercer lugar en el GP de España). La Ferrari lo hace correr en su equipo Prototipos y Mario, con Giunti y Vaccarella, es primero en las 12 Horas de Sebring. En 1971 llega para él una monoplaza del Cavallino. Primera carrera (GP de Sudáfrica), primera victoria. Segunda carrera (GP Questor, en Ontario, no titulado), segunda victoria. Pero por el resto de la temporada y la siguiente, los laureles de F1 se acaban. En cambio, en el Mundial de Marcas, el año 1972 es todo Ferrari. La 312 P es irresistible y Andretti, en pareja con Jacky Ickx, gana cuatro carreras: Daytona, Sebring, Brands Hatch y Watkins Glen.

Tiente algunos años flacos con Parnell (1974 y 1975), llega a Lotus (1976) y vuelve a la victoria, despegando hacia el título mundial que conquista de manera triunfal en 1978.

EN 1982 VUELVE A MARANELLO PARA SUSTITUIR A TAMBAY

Luego otra vez abajo, en las arenas movedizas, con Lotus poco competitivos (1979 y 1980) y Alfa Romeo (1981). Tiene un último logro en Monza en 1982, llamado por la Ferrari para sustituir al infortunado Tambay: pole position y tercero en la meta.

Luego de eso, el adiós a la F1. Pero no a las carreras, que en los EE.UU. lo ven protagonista, en las mismas pistas y a veces en las mismas carreras en las cuales participan, con suerte alterna, sus hijos Michael y Jeff y su sobrino John.

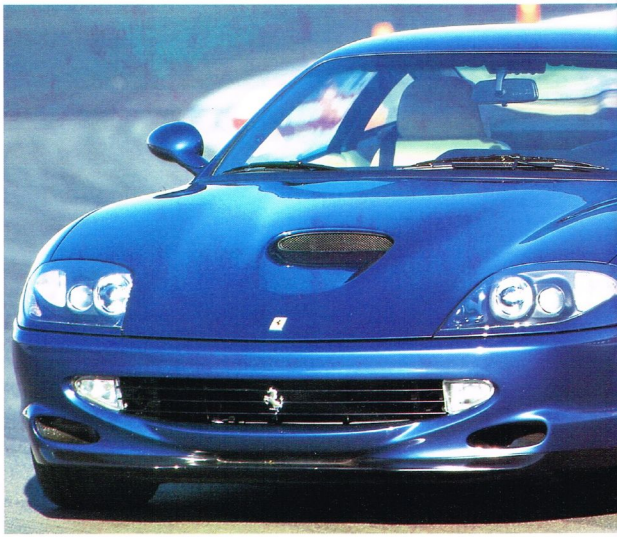
LA CARRERA DE MARIO ANDRETTI

Mario Andretti (Montona, Istria, 28 de febrero de 1940) tiene un currículum de piloto sensacional: entre 1968 y 1982 disputó 128 GP del Mundial F1, ganó 12 de ellos (11 con Lotus, 1 con Ferrari), conquistó 2 segundos, 5 terceros, 7 cuartos, 7 quintos y 5 sextos lugares, 18 pole positions y 10 vueltas rápidas. Campeón del mundo en 1978 con Lotus, contribuyó de manera decisiva a la victoria de Ferrari en el Mundial de Marcas 1972. Se afirmó en 8 grandes carreras de duración: Sebring (1967, Ford; 1970 y 1972, Ferrari); Daytona, Brands Hatch y Watkins Glen (1972, Ferrari) y Monza (1974, Alfa Romeo). Ganó cuatro veces el Campeonato USAC (Fórmula Indy, 1965, 1966, 1969, 1984) participando entre 1964 y 1994 en 407 carreras, de las que ganó 52. Otros laureles: Gran Premio Questor en Ontario (1971, F1 no titulada, Ferrari) y la Daytona 500, la carrera más famosa para "stock cars" (1967, Ford).

Todos los colores del Cavallino

Del Rojo Corsa al Rojo Botecito, del Amarillo Fly al Azul Swaters hasta el Gris Nürburgring. En el catálogo hay 18 tonos para la carrocería y 12 para los interiores.

Si muchas casas automovilísticas les atribuyen nombres de fantasía a los colores de su catálogo, en el caso de la Ferrari provienen de su tradición histórica y deportiva.
Nombres como Rojo Corsa entraron en el léxico común para indicar el color de los vehículos de competición italianos, utilizado ya a comienzos del siglo XX, mientras que el Rojo Botecito, recientemente vuelto a proponer, se refiere a la tonalidad de color de la primera Ferrari, la 125 de 1946, que tiende al carmín, casi un bordeaux muy claro.



MISTERIOSA GENESIS DEL AMARILLO FLY

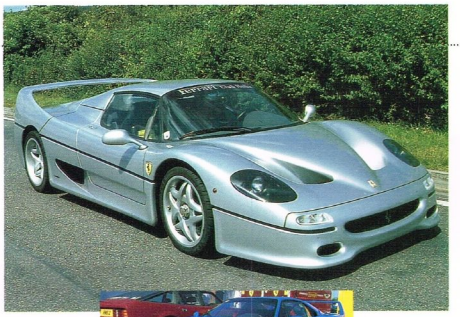
Más misteriosa es la génesis de la denominación Amarillo Fly, inventada por el propio Enzo Ferrari para subrayar el carácter dinámico de sus autos. Fly como volar, en suma, y las Ferrari, aunque sea en ruta, vuelan.
Estos colores, los más clásicos de la "paleta" del Cavallino Rampante, fueron utilizados a partir de los años Cincuenta y mantienen las mismas tonalidades, aunque actualmente se obtienen con procedimientos químicos diferentes y corregidos para respetar las leyes ecológicas en esta materia.

El Rojo Corsa, aquí aplicado a una F355, es un clásico de Ferrari.

Una Ferrari F355 en el aguerrido Amarillo Fly.

ACTUALMENTE SE PUEDE ELEGIR ENTRE SEIS COLORES DE ALFOMBRAS

En la tabla de colores actual figuran 18 tonos para la carrocería y 12 para los interiores, además de seis colores para las alfombras. Cada concesio-

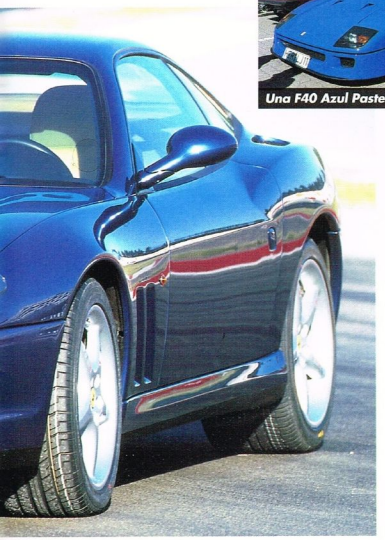


La Ferrari F50 en un color gris metalizado.

NO SOLO ROJO EN CARRERA

El rojo es el color oficial de las Ferrari en carrera, pero hubo muchas excepciones. Las famosas 158 de Fórmula 1 de Surtees y Bandini, por un breve período, estuvieron pintadas con los colores blanco y azul de la NART. Juan Manuel Fangio, en 1949, hizo pintar su Ferrari toda de azul, con el capot amarillo, colores oficiales de la Argentina en las competiciones automovilísticas.

Una F40 Azul Pastel.



La nueva F550 Maranello en azul metalizado.

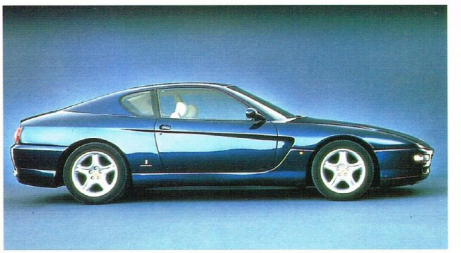
A la F512 M el Rojo Corsa le queda perfecto.

nario tiene una voluminosa carpeta que el cliente puede consultar para elegir las combinaciones que le parecen más cercanas a sus preferencias y a su gusto personal.

PARA LOS TONOS MAS LINDOS NOMBRES DE PILOTOS Y DE PISTAS

Los nombres de los colores Ferrari del 2000 están muy cerca de la historia y de la tradición de Maranello, aunque sea con alguna concesión a la sofisticada tecnología moderna.

Tenemos el Azul metalizado Swaters, en honor del piloto belga Jacques Swaters, utilizado por primera vez en la 456 GT, presentada en el Salón de Bruselas de 1993, y también el Gris metalizado Nürburgring, para recordar los autos de competición plateados alemanes que las Ferrari repetidamente derrotaron en los años Cincuenta, y el Verde metalizado Mugello, para celebrar la pista adquirida por la Ferrari pocos años atrás. Pero, para estar al día, al paso con los tiempos, hay también un gris oscuro metalizado llamado Titanio, porque su tonalidad es la misma del resistente y liviano metal utilizado en las Ferrari de serie y de carrera.



La 456 GT en el inédito Azul Swaters.

Son momentos realmente difíciles los de la elección del color para la propia Ferrari. Hay quien no resiste el encanto de los autos deportivos rojos, quien siente más suyo el amarillo, quien opta por los metalizados más clásicos como el gris o el azul, y finalmente quien quiere diferenciarse a toda costa y prefiere el verde o el bordeaux. Con un surtido tan amplio, la decisión casi nunca es inmediata...

Un Cavallino al agua

En escala 1/43 y con una tirada de 250 piezas, la francesa Provence Moulage realizó una caja de montaje de la lancha Timossi motorizada Ferrari que en 1953 conquistó el récord mundial de velocidad.

En 1953, por primera vez, un motor Ferrari equipó una embarcación. Se trataba de una lancha de competición, la Arno Timossi XI, que debutó en el Campeonato del Mundo, clase Racers 800 kilos, en ocasión del Gran Premio de Italia, disputado en Milán el 4 de octubre de 1953. A pesar de la participación directa de la Casa de Módena, que inclusive envió al jefe de mecánicos Meazza para integrar la expedición, su embarcación timoneada por Achille Castoldi no fue más allá de alguna prometedora vuelta de clasificación, donde logró el tercer tiempo en su categoría.

UN MOTOR FERRARI 4,5 LITROS PARA GANAR TAMBIEN EN EL AGUA

La Arno Timossi XI, impulsada por un poderoso motor automovilístico Ferrari sobrealimentado de 4,5 litros de cilindrada, llegó sin terminación sobre un viejo camión militar. Fue pintada en el lugar, aprovechando una interrupción de las pruebas debida a la lluvia, y se presentó a la largada de la primera de las dos series programadas. Lamentablemente la carrera de Castoldi duró apenas cuatro vueltas, después de las cuales el tablero y el eje del timón salieron de su alojamiento, impidiéndole así al piloto manejar la lancha. Posteriormente, se descubrió que el tablero de los instrumentos había sido fijado sólo parcialmente en los Astilleros Timossi, porque otra empresa iba a ocuparse del armado final. Pero eso nunca se hizo y así la Arno Timossi quedó excluida de la clasificación de la carrera, ya que no fue posible arreglar el problema a tiempo para la segunda serie.

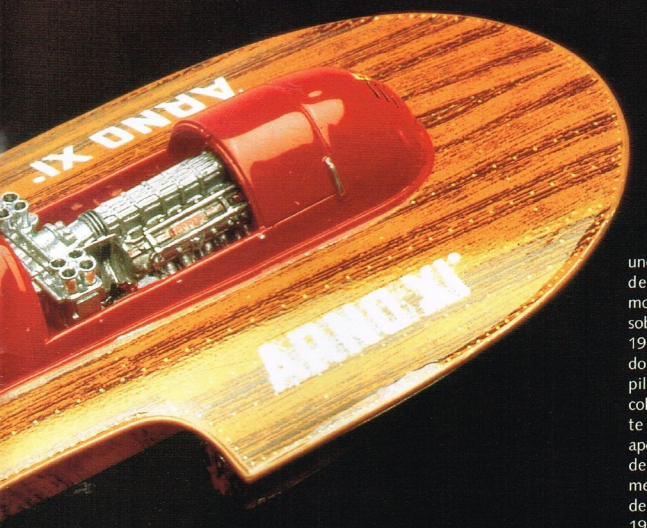
En Europa el kit de montaje cuesta de 30 a 40 dólares.

UNA REPRODUCCION FIEL CON CAPOT QUE SE ABRE

La embarcación, con oportunas evoluciones aerodinámicas, pero con el mismo aspecto exterior, es decir con el cas-

LA DIRECCION

La dirección del productor de este modelo es: Provence Moulage, Z.I. des Paluds, 180 Avenue de Jouques, 13400 Aubagne, Francia. Te. 0033-42843282; fax 0033-42843274.



Lo más importante durante el montaje del kit de la lancha Timossi-Ferrari es realizar una óptima pintura del casco.

unos 250 ejemplares y dotada de capot que se abre para mostrar el motor de 4,5 litros sobrealimentado. Al modelo de 1953 le siguió otro kit, dedicado a la versión 1959 (la lancha piloteada por Dell'Orto). La cola en aleta de tiburón, la parte delantera del habitáculo apenas más alta y la presencia de un parabrisas son los elementos principales distintivos de la Arno Timossi XI versión 1959, que además presentaba el número de carrera 50, negro dentro de un cuadrado blanco, mientras que el número blanco 4 de la versión 1953 de Achille Castoldi estaba aplicado directamente sobre el habitáculo.

UN KIT DE MONTAJE NO APTO PARA CUALQUIERA

Complicado (especialmente en el montaje de la mecánica) pero no imposible de realizar, el modelo de la Arno Timossi XI producido por Provence Moulage debe su atractivo especialmente a una buena realización de la pintura del casco, que hay que ejecutar imitando el color de la madera, alternando estrías más oscuras con otras más claras. Una pieza (o mejor dicho dos, considerando ambas variantes) que no puede faltar en la colección del ferrarista y del apasionado por la motonáutica.

co de madera de dos colores y el habitáculo Rojo Corsa, volvió a competir seis años más tarde, con el piloto Dell'Orto. En 1995 la Arno Timossi reapareció: no su original, sino el modelo en escala reducida, gracias a la compañía francesa Provence Moulage, que realizó la lancha de competición motorizada Ferrari proponiéndola en un kit de montaje, en la misma escala de los modelos de autos más difundidos, la 1/43. La reproducción, de óptimo nivel, fue realizada en

CUANTO CUESTA

En Francia el modelo en escala 1/43 del Arno Timossi XI se vende en un precio variable entre los 130 y los 145 francos franceses, cerca de 30 dólares. En Italia el precio de la misma caja de montaje, en resina epoxídica, es decididamente superior, alrededor de los 55 dólares. La Provence Moulage no es importada oficialmente: los negocios especializados se encargan de conseguir las piezas necesarias.

LAS REUNIONES

500 Millas en Ferrari

Es una de las manifestaciones más apreciadas por los propietarios y por los hinchas de las deportivas de Maranello. Cada año recorre, con espíritu "dannunziano", 800 kilómetros de las rutas más lindas de Abruzzo.

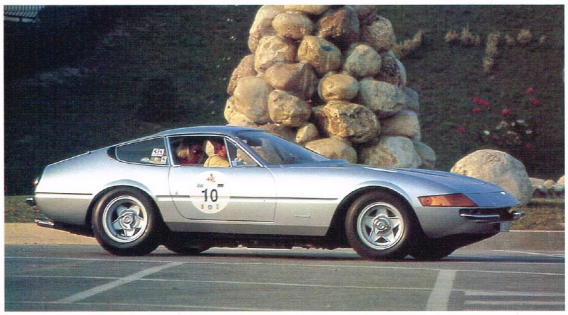
Organizada anualmente desde 1992, la reunión itinerante 500 Millas en Ferrari ya es una cita infaltable en el calendario de los propietarios y de los hinchas de las Rojas.

UNA EXCURSION EN FERRARI TRAS LAS HUELLAS DE D'ANNUNZIO

El encargado de la reunión es Peppino Valerii (presidente del Ferrari Club Teramo) quien, con gran pasión y apego, conduce a "sus" socios y a los ferraristas que desean inscribirse en la "tres días" en tierra dannunziana por las rutas más lindas de Abruzzo, descubriendo itinerarios olvidados por el turismo masivo. También sigue el recorrido de las carreras automovilísticas locales más célebres: la Copa Acerbo (competencia de nivel mundial, ganada en 1924 por el propio Enzo Ferrari con Alfa Romeo y que tuvo en la largada en los años siguientes tanto a Tazio Nuvolari como a Bernd Rosemeyer), la Copa Cidonio dell'Aquila, el circuito callejero de Teramo. Recorre, además, las costaneras del Adriático que, a mediados de junio, no están todavía colmadas de turistas, y los caminos de cornisa que llevan arriba, hacia el Gran Sasso de Italia y la Maiella.

En suma, la reunión 500 Millas en Ferrari regala paisajes emocionantes y fragmentos de historia, no sólo automovilística, a quien está dispuesto a encarar los casi 800 kilómetros previstos. Presenta tramos muy diferentes uno de otro, para vivirlos, para manejarlos en un clima cien por cien Ferrari, en el cual el denominador común es la pasión por el Cavallino.

Una Daytona en un momento de la reunión organizada por el Ferrari Club Teramo.



COMO INSCRIBIRSE

Para inscribirse en la reunión 500 Millas en Ferrari, organizada por el Ferrari Club Teramo en el fin de semana central de junio, es suficiente poseer una Ferrari. Hay que contactar al presidente del Club, Peppino Valerii, al número de teléfono y fax 0039-0861-413691.

Una imagen de la reunión 500 Millas en Ferrari.

UN CENTENAR DE FERRARI PARTICIPAN EN LA REUNION

Generalmente, un centenar de vehículos se inscriben en la reunión para correr a lo largo de las rutas más lindas de Abruzzo, de Teramo a Giulianova, de Atri a L'Aquila, de Pescasseroli a Chieti, en búsqueda de recuerdos intensos como el rugir de una Roja.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto con Ferrari F1/87 en el Gran Premio de Bélgica de 1987.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Monoplaza F1 91,
el Cavallino al ataque

166 S coupé y spider,
victoria en las Mil Millas

Enzo Ferrari,
escritor en Maranello

Modelismo,
F40 y Testarossa en escala 1/8